

Ralph Rotte

*Die „Ölkrise 2000“ aus der Sicht der
Internationalen Politischen Ökonomie*

DISTRIBUTION STATEMENT A:
Approved for Public Release -
Distribution Unlimited

ORDO INTER NATIONES

Internationale Politik - Analysen



Institut für Internationale Politik und Völkerrecht

Universität der Bundeswehr München

15/2000

ORDO INTER NATIONES, eine Schrift des Instituts für Internationale Politik der Universität der Bundeswehr München, bringt in lockerer Folge Originalbeiträge und Nachdrucke, die sich in den Themenrahmen „Strukturen und Prozesse - Ordnung im internationalen System“ einfügen. Die souveränen modernen Staaten sind nach wie vor die Hauptakteure im internationalen Geschehen. „Modern“ heißt die über nationale Abschließung hinausreichende Offenheit der Staaten für internationale Entwicklungen, heißt - bei Wahrung legitimer nationaler Interessen - internationale Kooperationsfähigkeit und der Wille zu friedlicher, verantwortlicher Kooperation. Eine „neue Weltordnung“ wird nicht nach Utopien, sondern nur durch einen an Normen orientierten Realismus entwickelt werden.

Herausgeber: Prof. Dr. Jürgen Schwarz

Redaktion: Dr. Ralph Rotte
Dr. Andreas Wilhelm
Dr. Hanns-Frank Seller
Angelika Schoppel (Sekretariat)

Red. für 15/2000: Dr. Ralph Rotte

Erscheinungsort: München

Redaktionsanschrift: ORDO INTER NATIONES
Institut für Internationale Politik
Universität der Bundeswehr München
D-85577 Neubiberg

Tel.: 089-6004-2048/3966

Fax: 089-6004-4460

E-Mail: ifip@unibw-muenchen.de

<http://www.unibw-muenchen.de/ifip>

Die in *ORDO INTER NATIONES* geäußerten Meinungen sind die der Autoren.

ISSN: 1433-3953

© Jürgen Schwarz

REPORT DOCUMENTATION PAGE			Form Approved OMB No. 0704-0188	
Public reporting burden for this collection of information is estimated to average 1 hour per response, including the time for reviewing instructions, searching existing data sources, gathering and maintaining the data needed, and completing and reviewing the collection of information. Send comments regarding this burden estimate or any other aspect of this collection of information, including suggestions for reducing this burden to Washington Headquarters Services, Directorate for Information Operations and Reports, 1215 Jefferson Davis Highway, Suite 1204, Arlington, VA 22202-4302, and to the Office of Management and Budget, Paperwork Reduction Project (0704-0188), Washington, DC 20503.				
1. AGENCY USE ONLY (Leave blank)		2. REPORT DATE 2000		3. REPORT TYPE AND DATES COVERED Series Publication
4. TITLE AND SUBTITLE Die "Oelkrise 2000" aus der Sicht der Internationalen Politischen Oekonomie The "Oil Crisis of 2000" in terms of International Political Economy			5. FUNDING NUMBERS	
6. AUTHOR(S) Ralph Rotte				
7. PERFORMING ORGANIZATION NAME(S) AND ADDRESS(ES) Institut fuer Internationale Politik und Voelkerrecht			8. PERFORMING ORGANIZATION Report Number REPORT NUMBER No. 15/2000	
9. SPONSORING/MONITORING AGENCY NAME(S) AND ADDRESS(ES) Universitaet der Bundeswehr Muenchen			10. SPONSORING/MONITORING AGENCY REPORT NUMBER ISSN 1433-3953	
11. SUPPLEMENTARY NOTES Text in German. Title and abstract in German and English, 35 pages, ISSN 1433-3953, No. 15/2000.				
12a. DISTRIBUTION/AVAILABILITY STATEMENT Distribution A: Public Release.			12b. DISTRIBUTION CODE	
ABSTRACT (Maximum 200 words) x This short discussion paper prepares a justification and objectification of the "Oil Crisis of 2000", insofar as it affected most of Europe and the United States, taking into account the individual country's reaction and problem-solving technique. Emphasis is placed upon a pithy representation of the international political economy's reality as cause of the current price explosion in petroleum products, which requires, a differentiated approach. The author furthermore makes explicit that he is not concerned with the sense or senselessness in the ecology-supporting tax levies, which must be dealt with in a separate study.				
14. SUBJECT TERMS German, UNIBW, Oil crisis, European politics, International political economy, Petroleum products			15. NUMBER OF PAGES	
			16. PRICE CODE	
17. SECURITY CLASSIFICATION OF REPORT UNCLASSIFIED	18. SECURITY CLASSIFICATION OF THIS PAGE UNCLASSIFIED	19. SECURITY CLASSIFICATION OF ABSTRACT UNCLASSIFIED	20. LIMITATION OF ABSTRACT UNLIMITED	

ORDO INTER NATIONES

Internationale Politik - Analysen

Ralph Rotte

*Die „Ölkrise 2000“ aus der Sicht der
Internationalen Politischen Ökonomie*

20021122 148

15/2000

AQ F03-02-0406

**Reproduced From
Best Available Copy**

**Copies Furnished to DTIC
Reproduced From
Bound Originals**

Ralph Rotte

***Die „Ölkrise 2000“ aus der Sicht der
Internationalen Politischen Ökonomie***

1. Fragestellung

Die öffentliche Diskussion um die Preise von Mineralölprodukten, in erster Linie Benzin und Heizöl, wird durch eine Vielzahl von gegensätzlichen Informationen und Stellungnahmen politischer und wirtschaftlicher Interessengruppen und Institutionen beherrscht. Proteste, Demonstrationen und Aktionen von Bevölkerung und Lobbies bis hin zu Dauerblockaden von Verkehrswegen und Tankstellen waren im September 2000 in ganz Europa zu beobachten. In einigen Ländern sind die Protestaktionen sogar bis zu einer Gefährdung der öffentlichen Versorgung, etwa im Gesundheitswesen Großbritanniens, gegangen; in anderen, etwa in Frankreich, hat sich die Regierung unter dem Druck streikender Fuhrunternehmer entschlossen, den hauptsächlich betroffenen Gruppen steuerliche Erleichterungen zuzugestehen. Beinahe überall, selbst in Nordamerika, sind im Sommer 2000 die Forderungen nach Kompensationsleistungen der Regierungen und insbesondere Senkung der Treibstoffsteuern immer lauter geworden. In Deutschland konzentriert sich die Debatte seitdem vordringlich um die Rücknahme oder Beibehaltung der Ökosteuer der rot-grünen Bun-

desregierung und um eine Entlastung besonders benachteiligter, sozial schwacher Gruppen wie der Rentner.

Im vorliegenden Beitrag soll vor diesem Hintergrund einer bisweilen sehr polemisch bis hysterisch geführten öffentlichen Debatte um die Benzin- und Heizölpreise eine kurze Darlegung und Diskussion verschiedener zugrundeliegender politischer und ökonomischer Fakten und Hintergrundinformationen, die zu einer Versachlichung der Debatte beitragen könnte. Insbesondere geht es um die knappe Darstellung der internationalen politökonomischen Komplexität der Ursachen der gegenwärtigen Preisexplosion bei Mineralölprodukten, die gerade im Hinblick auf eine sachpolitisch angemessene Behandlung der Problematik eine differenzierte Herangehensweise erfordert.

Es sei explizit darauf hingewiesen, daß im folgenden keine Diskussion des ökonomischen oder politischen Sinns und Unsinnns der Ökosteuer erfolgt. Diese muß vielmehr separat behandelt werden, nicht zuletzt deshalb, weil sie grundsätzliche finanzwissenschaftliche und wirtschaftstheoretische Aspekte betrifft, etwa Fragen der Steuersystematik, der Reform der Sozialversicherungssysteme, insbesondere der Rentenversicherung, sowie der Haltbarkeit der Double-Dividend-Hypothese ökologisch orientierter Besteuerung. Im Vordergrund stehen vielmehr die internationalen politökonomischen Determinanten der Preisentwicklung.

2. Der Befund: Die Entwicklung von Benzin- und Heizölpreisen

Bei der Entwicklung der Heizölpreise ist seit Februar 1999 ein positiver Trend festzustellen. Der bundesweite Durchschnittspreis stieg von ca. 34 Pf/l (ohne Mehrwertsteuer) Mitte Februar 1999 über ca. 44 Pf/l Anfang April 1999 und ca. 58 Pf/l Ende 1999 bis auf ca. 65 Pf/l im Juli 2000. Im August und im September 2000 erfolgte ein nochmaliger Anstieg auf 86 Pf/l bzw. 90 Pf/l.¹ Der Endpreis von Heizöl inklusive Mehrwertsteuer stieg damit von Anfang 1999 bis September 2000 von etwa 0,39 DM/l auf ca. 1,04 DM/l oder um rund 170 Prozent.

Zuvor war demgegenüber im Jahr 1998 ein kontinuierliches Absinken des Heizölpreises (ohne Mehrwertsteuer) von ca. 44 Pf/l im Januar auf ca. 34 Pf/l im Dezember zu verzeichnen gewesen. Die Spitzenwerte in den Jahren 1996 und 1997 lagen bei ca. 52 Pf/l bzw. 54 Pf/l. Im Jahr 1997 kostete ein Liter Heizöl im Schnitt etwa 46 Pf/l, d.h. ca. 53 Pf/l bei 15 Prozent Mehrwertsteuer.²

Bei der Entwicklung des Benzinpreises ergibt sich eine ähnliche Struktur, wenn auch mit weniger extremen Ausschlägen in jüngster Zeit.³ Zu Beginn des Jahres 1997 betrug der Tankstellenpreis für Normalbenzin 1,60 DM/l, für Superbenzin 1,65 DM/l und für Diesel 1,28 DM/l. Abgesehen von üblichen Preiserhöhungen im August und September verblieb der Treibstoffpreis auf diesem Niveau, für Diesel

¹ Vgl. Tecson GmbH, „Heizölpreise bei 3000l- Lieferung“, <http://home.t-online.de/home/tecson/> (September 2000).

² Ebd.

sank er sogar auf 1,23 DM/l im Dezember 1997. Insgesamt belief sich der durchschnittliche Preis für Normalbenzin 1997 auf 1,62 DM/l (Superbenzin: 1,67 DM/l, Diesel: 1,24 DM/l). Das Jahr 1998 war dann in der Folge der sinkenden Rohölpreise durch eine stetige Abnahme der Preise auf 1,50 DM/l Normalbenzin (Superbenzin: 1,55 DM/l, Diesel: 1,10 DM/l) im Dezember 1998 gekennzeichnet.

1999 stieg der Normalbenzin-Preis dann über 1,63 DM/l im Juni (Superbenzin: 1,68 DM/l, Diesel: 1,23 DM/l) und 1,75 DM/l im September (Superbenzin: 1,80 DM/l, Diesel: 1,35 DM/l) auf 1,80 DM/l im Dezember (Superbenzin: 1,85 DM/l, Diesel: 1,45 DM/l) an. Bis August 2000 erhöhten sich diese Preise auf 1,97 DM/l (Normalbenzin), 2,02 DM/l (Superbenzin) und 1,58 DM/l (Diesel). Dabei wurden im Juni 2000 mit 2,01 DM/l und 2,06 DM/l erste Preisspitzen für Normal- bzw. Superbenzin erreicht. Nach weiteren Preiserhöhungen im September 2000 hat der Preis für Normalbenzin beinahe die Größenordnung von 2,10 DM/l erreicht. Dies entspricht einer Steigerung um etwa 40 Prozent seit Anfang 1999.

3. Die Weltmarktpreisentwicklung für Rohöl

Bei der Betrachtung der langfristige Entwicklung des Rohölpreises läßt sich zum einen feststellen, daß der Preis pro Barrel bis 1973 relativ konstant unter 5 US\$ lag und dann bis 1976 auf 8 bis 9 US\$/b an-

³ Vgl. Aral AG, „Kraftstoffpreis-Datenbank“, <http://www.aral.de/> (September 2000).

stieg. Danach ergab sich eine rapide Zunahme bis zu einem Maximum von 35 US\$/b im Jahr 1981, bevor der Preis bis 1985 sukzessive auf 25 US\$/b abnahm. Zwischen 1986 und 1989 erfolgte dann ein Sturz des Ölpreises auf rund 15US\$/b, auf den ein Wiederanstieg auf 20 US\$/b 1990 folgte. Bis 1998 schwankte der Preis dann zwischen 18 und 13 US\$/b (Referenzgröße: North Sea Brent).⁴

Im Jahr 1998 erfolgte dann ein dramatischer Einbruch auf bis unter 10 US\$/b im Preismittel zwischen den Hauptsorten North Sea Brent und Arabic Light. Seitdem ist bis heute ein kontinuierlicher, steiler Anstieg von 10 US\$/b Anfang Januar 1999 über 16 US\$/b Anfang Mai auf 25 US\$ im November/Dezember 1999 zu beobachten gewesen, mit der Ausnahme eines Einbruchs zwischen März und Mai 2000 (auf etwa 22 US\$/b Anfang April 2000) und eines kleinen Kurssturzes Ende Juli 2000 (auf etwa 27 US\$/b). Anfang September 2000 überschritt der Rohölpreis 35 US\$/b.⁵ Dies entspricht einer Preissteigerung um 250 Prozent seit Anfang 1999.

Als Ursachen der vergangenen Hochpreisphasen zu Beginn der siebziger, achtziger und neunziger Jahre werden üblicherweise in erster Linie politische Ereignisse genannt, die zu einer Drosselung der Erdölproduktion durch das OPEC-Kartell führten. Dabei handelte es sich um den Yom-Kippur-Krieg 1973, den Ersten Golfkrieg Krieg 1980 und den Zweiten Golfkrieg 1990.

⁴ Vgl. Tecson GmbH, „Entwicklung der Rohölpreise 1960 - 1999“, <http://home.t-online.de/home/tecson/poelhist.htm> (September 2000).

4. Internationale konjunkturelle Ursachen

Der gegenwärtige Preisanstieg auf dem Weltrohölmarkt ist zum einen durch Effekte auf der Nachfrageseite zu begründen. In den USA wächst die Wirtschaft seit mehreren Jahren deutlich: die Wachstumsrate der realen Bruttoinlandsproduktes betrug 1998 und 1999 4,3 bzw. 4,2 Prozent und wird für dieses Jahr auf 4,4 und für 2001 auf immerhin noch 2,7 Prozent geschätzt.⁶ In der EU hat sich nach den boomenden kleineren Partnerstaaten wie z.B. Irland, Portugal, den Niederlanden und Finnland auch die konjunkturelle Situation der großen Volkswirtschaften wie Deutschland, Frankreich oder Spanien deutlich verbessert. Für die EU ergab sich 1999 ein Wirtschaftswachstum von 2,3 Prozent. Dieser Wert soll 2000 und 2001 auf 3,2 bzw. 2,9 Prozent steigen. Ein ähnlicher wirtschaftlicher Aufschwung wird für die südostasiatischen Staaten und selbst für Japan erwartet. Während erstere 2000 und 2001 jährlich um ca. 6 Prozent wachsen sollen, kündigt sich in Japan nach Jahren der Stagnation für 2001 wieder ein Wirtschaftswachstum von immerhin 1,5 Prozent an. Auch die Volkswirtschaften Lateinamerikas erleben 2000 und 2001 eine konjunkturelle Verbesserung.⁷

Das lang andauernde Wachstum in den USA und das simultane Anziehen des Wirtschaftswachstums in den übrigen Industrie- und

⁵ Vgl. Tecson GmbH. „Entwicklung der Rohölpreise auf dem Weltmarkt“, <http://home.t-online.de/home/tecson/prohoel.htm> (September 2000).

⁶ Vgl. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung. „Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 2000“, *DIW Wochenbericht*, 67 (16-17), 20.4.2000, S. 227.

⁷ Ebd., S. 226-228.

Schwellenländern führt zu einem deutlichen Anstieg der Nachfrage nach Rohöl. 1998 betrug die Nachfrage nach Rohöl insgesamt 74,3 Millionen Barrel pro Tag (mb/d), davon 46,9 aus den OECD-Ländern. Dieser Wert stieg 1999 auf 75,2 mb/d (47,7 mb/d) an und wird für 2000 auf 77,1 mb/d (48,7 mb/d) geschätzt. Für 2001 prognostiziert die Internationale Energiebehörde einen Bedarf von 77,7mb/d (48,9 mb/d).⁸ Mit Ausnahme der Staaten der ehemaligen Sowjetunion steigt die Rohölnachfrage in allen Weltregionen um zwischen 0,9 (Nordamerika) und 6,3 Prozent (China) gegenüber 1999 an.⁹

Eine gewisse Verstärkung der erwarteten Nachfrage geht schließlich von den Tiefstständen der Erdölvorräte in den USA und der OECD-Staaten insgesamt aus. Nachdem aufgrund wachsender Nachfrage und steigender Preise die Reserven in den USA Mitte September 2000 um ca. 15 Prozent unter dem Wert des Jahresanfangs liegen und die Heizölbestände sogar um 38 Prozent zurückgegangen sind, wird der Druck, trotz hoher Preise die Lager vor dem Winter aufzufüllen, immer größer.¹⁰ Ein zusätzlicher potentiell preistreibender Nachfrageschub ergab sich aus den Plänen der US-Regierung, eine neue Heizölreserve für die Nordost-Region der Vereinigten Staaten zur Abwendung etwaiger krisenhafter Heizölengpässe im Winter 2000/2001 auf-

⁸ International Energy Agency, „Monthly oil report“, 9.8.2000, <http://www.iea.org/omrep/> (September 2000).

⁹ International Energy Agency, „Monthly oil report“, 11.7.2000, <http://www.iea.org/omrep/> (September 2000).

¹⁰ Vgl. „Erdölpreis steigt weiter“, *Neue Zürcher Zeitung Online*, 21.9.2000, http://www.nzz.ch/online/01_nzz_aktuell/finanz/ (September 2000)

zubauen.¹¹ Diese Pläne wurden dann Ende September mit gegenteiliger Preiswirkung durch die Freigabe von Teilen der strategischen Ölreserve der USA durch Präsident Clinton abgelöst. Es bleibt abzuwarten, ob die Notwendigkeit, diese Reserve wieder aufzufüllen, sich positiv auf den Ölpreis auswirkt oder nicht.¹²

5. Die Rolle von OPEC und Weltmarktstrukturen

Ein wesentliches Element der Preisbildung auf den Weltölmärkten geht natürlich von der Angebotsseite aus, für die insbesondere das Kartell erdölexportierender Staaten OPEC relevant ist. Zwar produzieren die OPEC-Länder nur etwa 40 Prozent des Rohöls, doch die Kartelldisziplin übt, sofern sie eingehalten wird, einen marktbeherrschenden Einfluß aus, zumal andere ölproduzierende Staaten das geförderte Öl zu einem bedeutenden Teil selbst verbrauchen oder gar Nettoexporteure von Rohöl sind. Darüber hinaus nähern sich wichtige ölexportierende Nicht-OPEC-Länder in den letzten Jahren den Preisstabilisierungsversuchen der OPEC an, insbesondere Mexiko und Rußland.¹³

¹¹ Vgl. The American Petroleum Institute, „API recommends Northeast heating oil strategies“, 6.9.2000 und „API suggests Northeast prudently prepare for winter“, 12.9.2000, <http://www.api.org> (September 2000).

¹² Vgl. „Ölpreis fällt vorübergehend unter 30 Dollar“, 25.9.2000, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000).

¹³ Vgl. OPEC, „A brief history of OPEC“, <http://www.opec.org/193.81.181.14/xxx/history.htm> (September 2000).

Zumindest seit dem Preisverfall für Rohöl im Jahr 1998, der trotz verschiedener Reduktionsbeschlüsse der OPEC im November/Dezember 1997, März 1998 und Juni 1998 stattfand, scheint die Kartelldisziplin der OPEC wieder weitgehend hergestellt. Eine zentrale Ursache für den Absturz des Rohölpreises im Laufe des Jahres 1998 war insbesondere das Ausscheren einiger Mitgliedsstaaten gewesen. Zu diesen gehörten insbesondere Qatar mit einer tatsächlichen Produktion im Februar 1999 von 0,7 mb/d anstatt von im November/Dezember 1998 vereinbarten 0,4 mb/d, Nigeria (2,3 mb/d statt 2,0 mb/d) und Venezuela (3,4 mb/d statt 2,6 mb/d).¹⁴ Bis April 1999 drosselte die OPEC die Produktion um insgesamt 3,7 mb/d und erreichte damit ihr vereinbartes Ziel von 4,3 mb/d zu 85 Prozent, nachdem in Händlerkreisen angesichts der vorherigen Schwäche des Kartells nur mit 60 bis 80 Prozent gerechnet worden war.¹⁵

Angesichts der seit Anfang 1999 massiv gestiegenen Rohölpreise beschloß die OPEC im März 2000, zu ihren Förderquoten von vor März 1999 zurückzukehren, eine Entscheidung, die lediglich vom Iran nicht mitgetragen wurde. Eine weitere Ausnahme stellt der Irak dar, für den mit der Sicherheitsrat-Resolution Nr. 1284 vom 17. Dezember 1999, Ziff. 5, die mengenmäßigen Exportbeschränkungen für Rohöl aufgehoben wurden, und der seitdem aufgrund seiner Sondersituation von den OPEC-Begrenzungen ausgenommen ist. Nachdem der Preisanstieg dadurch nicht gebremst werden konnte, wurde im Juli bzw. Sep-

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Vgl. „Rohöl: OPEC zeigt Disziplin“, *Die Terminwoche*, Nr. 958, 11.5.1999, <http://www.phoenix-ffm.de/tw/tw958b.htm> (September 2000).

tember 2000 ergänzend eine Erhöhung der Fördermenge um 0,5 bzw. 0,8 mb/d beschlossen.¹⁶

Mit diesen Produktionserhöhungen nähern sich die OPEC-Staaten ihren Kapazitätsgrenzen bei der Rohölförderung. Im August 2000 förderten sie insgesamt 28,8 mb/d, bei einer Gesamtkapazität von 31,6 mb/d. Bis auf drei Staaten sind die einzelnen OPEC-Mitglieder nurmehr zu Produktionserhöhungen von je einigen zehntausend Barrel in der Lage. Größere freie Kapazitäten besitzen lediglich noch Kuwait, das bei ca. 2,1 mb/d Produktion eine Gesamtkapazität von ca. 2,4 mb/d aufweist, Nigeria (2,0 mb/d bei 2,2 mb/d) und vor allem Saudi-Arabien (8,6 mb/d bei 10,5 mb/d).¹⁷

Die Interessenlage der OPEC-Staaten und hier vor allem des größten Mitgliedes mit etwa einem Drittel der Gesamtkapazität, Saudi-Arabien, ist offensichtlich. Eine Wiederholung des Preisverfalls vor 1999 soll verhindert werden, um die Erlöse aus dem Ölexport möglichst zu maximieren. Zugleich setzt dies voraus, daß die Konjunktur in den Industriestaaten durch die hohen Ölpreise keinen ernsthaften Einbruch erleidet. Entsprechend hat die OPEC ihre Fördermengen zur Annäherung des Angebots an die Nachfrage erhöht und eine weitere Erhöhung bis zur Kapazitätsgrenze im Notfall einer weiteren Preis-

¹⁶ Vgl. OPEC, „OPEC Secretariat issues statement on production“, Pressemitteilung Nr. 7/2000, 17.7.2000, <http://www.opec.org/193.81.181.14/xxx/WebUpdateFiles/PressReleases/> (September 2000); International Energy Agency, „More crude production is fine, IEA says, but causes of market volatility remain“, 11.9.2000, <http://www.iea.org/new/releases/2000/morcrude.htm> (September 2000).

¹⁷ Vgl. International Energy Agency, „Monthly oil market report“, 11.9.2000, <http://www.iea.org/omrep/> (September 2000).

steigerung bis 40 US\$/b in Aussicht gestellt. Nach Gesamterhöhungen der geplanten Produktion um 3,3 mb/d im Jahr 2000 ist aus OPEC-Sicht jedoch zunächst ein Maximum an Zugeständnissen der ölexportierenden Länder erreicht.¹⁸

Zur weiteren Entlastung wird entsprechend auf die westlichen Regierungen verwiesen, die ihre Steuern auf Mineralölprodukte reduzieren sollten. Hier reiht sich die gegenwärtige Argumentation in die traditionelle Auffassung der OPEC ein, wonach der entscheidende Faktor der Treibstoffpreiserhöhungen in den OECD-Ländern, und hier insbesondere in Japan und in der EU, die hohe Besteuerung ist. Der Anteil der Rohölkosten und damit der OPEC am Benzinpreis ist danach deutlich kleiner als die Aufschläge durch Steuern und Industrie- (Verarbeitungs-) Kosten. Ergänzt wird die Verteidigung der OPEC-Politik darüber hinaus durch den Punkt, daß Erdöl und Erdölprodukte im Vergleich zu anderen Gütern des täglichen Konsums noch immer sehr preiswert seien. Es wird beispielsweise darauf verwiesen, daß der auf ein Barrel (159 l) umgerechnete Preis von Coca Cola, Milch, Orangensaft wesentlich höher ist, bis hin zum mehreren tausendfachen Preis von Ahornsirup und Sonnenöl.¹⁹

¹⁸ Vgl. „OPEC says believes oil output now sufficient“, 14.9.2000; <http://dailynews.yahoo.com/> (September 2000); „OPEC-Chef: Ölstaaten könnten die Förderkapazität erhöhen“, 13.9.2000, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000); „OPEC-Präsident: Maximale Förderkapazität in zwei Monaten“, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000); „OPEC-Generalsekretär: Vorerst keine höheren Förderquoten“, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000).

¹⁹ Vgl. OPEC, „Why you pay so much for gasoline and other oil products“, <http://www.opec.org/193.81.181.14/xxx/WebUpdateFiles/Text.htm> (September 2000).

Eine weitere Ursache der Ölpreiserhöhungen, auf die auch die OPEC hinweist, ist die Bedeutung der Spekulation auf den Ölmärkten. Zunehmend werden Rohöl oder Mineralölprodukte nicht nur auf dem Spotmarkt, also unter der Kondition sofortiger Lieferung und Bezahlung gehandelt, sondern auch auf dem Terminmarkt. Dabei werden Futures auf zukünftige Öllieferungen gekauft und verkauft, deren Preis maßgeblich von den Erwartungen der Marktteilnehmer abhängt und bei großer Unsicherheit tendenziell unabhängig von realwirtschaftlichen Gegebenheiten wächst. Die steigende Nachfrage nach Rohöl, insbesondere auch zu Beginn der Heizperiode im Winter, sowie die wiederholten Produktionsmengenänderungen der OPEC tragen zur gegenwärtigen spekulativen Preiserhöhung bei.²⁰ Hinzu kommen neuerliche Befürchtungen bezüglich politischer Spannungen zwischen dem Irak und Kuwait, nachdem der Irak Kuwait im Sommer 2000 wie 1990 wiederholt Öldiebstahl vorgeworfen hat. Der Irak produziert seit der faktischen Aufhebung des Ölembargos beinahe an seiner Kapazitätsgrenze (2,95 mb/d bei 3 mb/d) und bezichtigt Kuwait, täglich etwa 0.3 Millionen Barrel Öl aus Feldern auf irakischem Gebiet abzupumpen. Angesichts der ohnehin sicherheitspolitisch unklaren Lage des Irak trägt die Rhetorik Saddam Husseins offenbar das

²⁰ Vgl. OPEC, „Speculation cause of oil market volatility“, Pressemitteilung Nr. 8/2000, 17.7.2000, <http://www.opec.org/193.81.181.14/xxx/WebUpdateFiles/PressReleases/> (September 2000); International Energy Agency, „More crude production is fine, IEA says, but causes of market volatility remain“, 11.9.2000, <http://www.iea.org/new/releases/2000/morcrude.htm> (September 2000); „Ölpreis: Gold-Finger greifen zu“, *Focus-online*, 18.9.2000, <http://focus.de/F/2000/38/Wirtsch/oelpreis/oelpreis.htm> (September 2000).

Ihrige dazu bei, politisch wie militärisch eher irrationale Ängste bei den internationalen Händlern zu wecken.²¹

6. Das Marktverhalten der Ölkonzerne

Zentrale Vermittlungsinstanzen zwischen Rohöl- und Endverbraucherpreisen sind die Mineralölkonzerne. Sie stellen als transnational agierende Akteure einen wesentlichen Faktor der bestehenden Strukturen des Weltwirtschaftssystems dar. Die wettbewerbspolitische Situation der Mineralölbranche in Deutschland ist dabei nicht unumstritten. Auf der einen Seite stehen hier die Hinweise der Unternehmen auf einen sehr heftigen Preiswettbewerb, auf der anderen Seite gibt es den permanenten Verdacht von Absprachen oder stillschweigenden Abkommen unter den großen Konzernen DEA, Aral, Shell, Esso, BP und TotalFinaElf. Ersterer zeigt sich darin, daß Preiserhöhungen einer Gesellschaft, denen üblicherweise die übrigen Konzerne einige Tage später folgen, in der Regel verhältnismäßig schnell wieder zu einem großen Teil in kleinen Schritten abbröckeln. Aufgrund der genauen Beobachtung der konkreten Konkurrenzverhältnisse vor Ort ergeben sich regional teilweise sehr unterschiedliche Preisniveaus. Auf der anderen Seite wird in der Variation der jeweiligen Preisführer durchaus ein gewisses Muster von *tacit collusion* sichtbar, das jedoch

²¹ Vgl. „Irak bekräftigt Diebstahlsvorwürfe gegen Kuwait“, 17.9.2000, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000); „Ölpreis auf Zehnjahres-Hoch – Brent: 34,65 USD/Barrel – Spannungen Irak/Kuwait“, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000).

mangels formaler Abmachungen kaum vom Bundeskartellamt verfolgt werden kann.²²

Daß der Gedanke einer engen Abstimmung zwischen Konzernen jedoch naheliegt, d.h. auch eine grundsätzliche Skepsis gegenüber dem oligopolistischen Wettbewerb unter den Ölkonzernen wohlbegründet ist, demonstrierte in jüngster Zeit die an die Großunternehmen gerichtete Untersagung der Behinderung mittelständischer Tankstellenbetreiber durch das Kartellamt. Dabei wurde den genannten Mineralölgesellschaften verboten, bei der Belieferung von freien Tankstellenbetreibern höhere Preise (zuzüglich eines Frachtkostenaufschlages) zu verlangen als vom Endverbraucher an den konzerneigenen Tankstellen. Obwohl dies von den Unternehmen vehement bestritten wurde, zielte diese kollektive Preispolitik ganz offensichtlich darauf ab, die freien Tankstellen aus dem Markt zu verdrängen und ihn damit gänzlich den oligopolistischen Strukturen der Konzerne zu unterwerfen.²³

In Anbetracht der Diskussion um den hohen Treibstoffpreis machen die Mineralölkonzerne vor allem darauf aufmerksam, daß trotz der hohen Endverbrauchspreise keine Kostendeckung stattfindet. Als gewinnnotwendige Marge beim Verkauf von Benzin wird ein Anteil von ca. fünf Prozent des Preises genannt. Tatsächlich wurden nach Anga-

²² Vgl. „Preistrichter“ läßt Benzinpreise wieder sinken“, 20.9.2000, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000).

²³ Bundeskartellamt, „Bundeskartellamt untersagt Mineralölgesellschaften Behinderung der mittelständischen Tankstellenbetreiber“, Pressemitteilung vom 10.8.2000, <http://www.bundeskartellamt.de/10.08.2000.html> (September 2000); Aral AG, „Aral: Verfügung des Bundeskartellamtes nicht haltbar“, Presseerklärung vom 10.8.2000, <http://www.aral.de/> (September 2000).

ben der Aral AG jedoch im August und September 2000 lediglich ca. 3,5 Prozent erwirtschaftet, d.h. der Ansatz von Kraftstoffen erfolgte nicht kostendeckend. Für die Zusammensetzung des Endpreises wurde Mitte September 2000 angegeben, daß 28,2 Prozent durch den Wareneinstandspreis und 68,4 Prozent durch Abgaben einschließlich der Mineralöl- und Mehrwertsteuer bestimmt wurden. Die daraus resultierende Marge sei zu niedrig, um sämtliche anfallenden Kosten, wie z.B. Spedition zur Tankstelle, Vertriebs- und Verwaltungskosten, Investitionen, Mieten, Umweltauflagen und Forschungskosten, sowie die Provision für die Tankstellenpächter und einen angestrebten Gewinn von ca. 1 bis 2 Pf/l zu erwirtschaften. Die übrigen Mineralölkonglomerate geben ihre Situation ähnlich an. Dieses Argument wurde entsprechend ins Feld geführt, um Ende September 2000 deutliche Preiserhöhungen vorzunehmen.²⁴

In der Tat ist festzustellen, daß die Konzerne die Weltmarktpreiserhöhungen für Rohöl seit Mitte 1999 nicht vollständig an ihre Kunden weitergegeben haben. Bei einem Gesamtliterpreis für Normalbenzin von ca. 1,63 DM im Juni 1999 betrug die Mehrwertsteuer ca. 22 Pf/l, die Mineralölsteuer 98 Pf/l. Der variable Teil des Preises belief sich also auf 43 Pf/l. Eine vollständige Weitergabe der Ölpreiserhöhung von 17 US\$/b im Juni 1999 auf ca. 35 US\$/b im September 2000 entspräche in etwa einer Verdoppelung auf ca. 88 Pf/l. Zusammen mit

²⁴ Vgl. „Trotz OPEC-Beschluß: Kraftstoff- und Heizölpreise steigen weiter“, Erdöl-Energie-Informationsdienst (EID), 20.9.2000, <http://www.eid.de/inhalte.htm> (September 2000); „Ölkonglomerate beklagen Verluste im Benzingeschäft“, 20.9.2000, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000); Aral AG, „Kundebrief zur aktuellen Benzinpreis-Diskussion“, <http://www.aral.de/firma/cont8/> (September 2000).

der Mineralöl- und der Mehrwertsteuer ergäbe dies einen Preis von ca. 2,15 DM/l, der bislang nicht erreicht wurde. Entsprechend ist das Argument sinkender Gewinnmargen durchaus richtig.

Dies gilt aber nur für das Tankstellengeschäft als einem Teilsektor der Aktivitäten der Mineralölkonzerne. Die großen Ölfirmen sind zugleich jedoch auch bedeutende Rohölförderer und -lieferanten und profitieren als solche von den gestiegenen Rohölpreisen bzw. sind in ihrem Treibstoffgeschäft nicht völlig von diesen abhängig. So muß beispielsweise Royal Dutch/Shell nur etwa 60 Prozent seines Rohöls über die internationalen Märkte beziehen und erwirtschaftet nach eigenen Angaben bei einer Erhöhung des Rohölpreises um 1 US\$/b einen zusätzlichen Jahresgewinn von ca. 400 Millionen DM.²⁵ Die Gewinnquote der US-Mineralölbranche (Nettoerlös/Umsatz) ist von ca. 3,6 Prozent im ersten und zweiten Quartal des Jahres 1999 auf ca. 6,8 Prozent im gleichen Zeitraum des Jahres 2000 gestiegen.²⁶ Bezieht man also die Gesamtposition der Mineralölkonzerne mit ein, die sich eben nicht nur auf den Vertrieb von Treibstoff und Heizöl beschränkt, ist die Argumentation der Konzerne im Zusammenhang mit der Hochpreisphase zumindest skeptisch zu beurteilen.

Hinzu kommt, daß Strukturveränderungen, die in den letzten Jahren in der Branche stattgefunden haben, durchaus zum Steigen der Rohölpreise über beinahe zwei Jahre hinweg beigetragen haben. Die Um-

²⁵ Vgl. „Wir machen gute Gewinne“. Der Shellmanager Jeroen van der Veer über den Ölpreis und die Ökosteuer, über Zukunftsenergien und den Klimawandel“, *Die Zeit*, 21.9.2000, S.35.

stellung auf eine verstärkte just-in-time-Produktion ohne große Lagerhaltung und die im Zuge verschiedener Fusionen durchgesetzte unternehmensstrategische Grundorientierung an finanziellen Kenngrößen wie dem Kapitalertrag anstelle von traditionellen Referenzpunkten wie Marktanteil und Größe haben eine höhere Abhängigkeit von kurzfristigen Marktlagen nach sich gezogen und resultieren so in einer höheren Volatilität des Markt- und Preisgeschehens. So hat die finanzwirtschaftliche Neuorientierung der großen Konzerne dazu geführt, daß Investitionen in Entdeckung und Nutzung neuer Ölquellen und Produktionsanlagen deutlich gesunken sind, im Falle Exxons beispielsweise von 3,5 Milliarden US\$ im zweiten Quartal 1999 auf 2,4 Milliarden US\$ im zweiten Quartal 2000. In der Folge ist die Möglichkeit einer Abfederung der steigenden Rohölpreise durch eine verstärkte Aktivität im *upstream*-Bereich (also bei der eigentlichen Produktion) gesunken.²⁷ Verstärkt wird dieser Effekt noch dadurch, daß sich die generelle Ölabhängigkeit der Volkswirtschaften der Industrieländer seit den beiden Ölkrisen durch eine verbesserte Energieeffizienz und alternative Energien deutlich verringert hat, was jedoch gleichzeitig impliziert, daß die verbleibenden ölorientierten Sektoren ganz besonders abhängig von den Rohöl- und Treibstoffpreisen bleiben, wie eben das Transportgewerbe.²⁸

²⁶ Vgl. The American Petroleum Institute, „The truth about oil industry profits“, <http://www.api.org/profittruth.htm> (September 2000).

²⁷ Vgl. „Oil's taxing times“, *The Economist*, 16.-22. September 2000, <http://www.economist.com/editorial/freeforall/current/wb1712.html> (September 2000).

7. Der Außenwert des Euro

Ein Zusatzaspekt, der sich ebenfalls auf die Benzinpreisentwicklung speziell in Europa und Deutschland auswirkt, ist die generelle Faktorisierung des internationalen Ölhandels in US\$. Aufgrund des sinkenden Außenwertes des € seit seiner Einführung am 1. Januar 1999 ergibt sich ein wechsellkursbedingter positiver Effekt auf die Importpreise. Für importiertes Rohöl ergibt sich aus der Abwertung des Euro gegenüber den US\$ zwischen Januar 1999 und September 2000 von ca. 1,05 US\$/€ auf ca. 0,85 US\$/€ ein Teuerungseffekt von rund 25 Prozent. Von einer jährlichen deutschen Einfuhr von ca. 150 Millionen Tonnen Erdöl und Erdölprodukten im Wert von rund 29 Milliarden DM (1998) stammen zwar rund 40 Prozent aus anderen EU-Ländern (ca. 12 Milliarden DM).²⁹ Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, daß die beiden westeuropäischen Hauptlieferanten von Erdöl, nämlich Großbritannien und Norwegen, nicht Mitglied der Europäischen Währungsunion bzw. der EU sind. Im Ölhandel mit diesen Ländern ist der Euro bislang keine Alternative zum US\$, so daß der Außenwertverlust des Euro hier praktisch den gesamten Handel betrifft.

Die Ursachen der Schwäche des Euro gegenüber dem US\$ sind in der wissenschaftlichen und politischen Diskussion bereits umfassend be-

²⁸ Vgl. Institut der deutschen Wirtschaft, „Weniger abhängig vom Öl“, *iwd*, 26 (38), 21.9.2000, S. 1.

²⁹ Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1999*, Stuttgart (Metzler-Poeschel) 1999, S. 285; Institut der deutschen Wirtschaft, *Zahlen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland 1999*, Köln (Deutscher Instituts-Verlag) 1999, Nr. 119.

handelt worden.³⁰ Zu erwähnen sind hier die dauerhafte Stärke der US-Konjunktur, das höhere Zinsniveau in den Vereinigten Staaten, die allgemeine Unsicherheit der Märkte vis-à-vis der neuen Währung und die strukturellen Defizite der europäischen Volkswirtschaften. Die USA weisen noch immer eine hohe Wachstumsdynamik bei relativ niedrigem Preisanstieg auf; ihre Arbeitslosigkeit ist auf ein sehr niedriges Niveau gesunken und die öffentlichen Haushalte weisen steigende Überschüsse auf.

Zwar hat auch die Konjunktur in den Euro-Staaten angezogen, und die öffentliche Haushaltslage wie die Beschäftigung verbessern sich seit 1998 spürbar.³¹ Dennoch reichen diese Entwicklungen nicht aus, den Abstand zu den bislang weiter in der Hochkonjunktur befindlichen USA entscheidend zu verringern, zumal sich die US-Wirtschaft noch immer durch höhere Flexibilität und Innovationsfreude auszeichnet. Die bisherigen Versäumnisse in den großen europäischen Staaten wie der Bundesrepublik und Frankreich bei der Flexibilisierung der Arbeitsmärkte und der tiefgreifenden strukturellen Reform der Sozialsysteme, insbesondere der Rentenversicherung und des Gesundheitswesens, lassen Anleger und Investoren weiterhin relativ skeptisch gegenüber der europäischen Wirtschaft sein. Erst ein deutliches Abflauen

³⁰ Vgl. z.B. HWWA, „Euro-Schwäche – mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Euro-Raums?“, 3. August 2000, <http://www.hwwa.de/Aktuell/Pressemitteilungen/presse/pm-2000-08-03.htm> (September 2000); Institut der deutschen Wirtschaft Köln, „Euro – Schwäche hat reale Gründe“, 18. September 2000, <http://www.iw-koeln.de/Direkt/D-Archiv/2000/d39-00.htm> (September 2000).

³¹ Vgl. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, „Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 2000“, *DIW Wochenbericht*, 67 (16-17), 20.4.2000; dass., „Tendenzen der Wirtschaftsentwicklung 2000/2001“, *DIW Wochenbericht*, 67 (28), 13.7.2000; Institut der deutschen Wirtschaft, „Staatsfinanzen in den EU-Ländern: Finanzminister im Dauerlauf“, *iwd*, 26 (31), 3.8.2000, S. 4-5.

der Konjunktur in den USA sowie einschneidende Reformmaßnahmen werden zu einer Erholung des Euro gegenüber den US\$ führen können. Die Möglichkeiten der Europäischen Zentralbank, die ihrer Hauptaufgabe, der Wahrung der Preisstabilität im Inland bislang voll auf gerecht wird, zur Stützung des Euro sind entsprechend beschränkt.³²

8. Der Einfluß staatlicher Besteuerung

Die bundesdeutsche Mineralölsteuer auf Benzin ist seit der Einführung des bleifreien Benzins wiederholt angehoben worden, mit Ausnahme einer einmaligen Senkung um drei Pf/l im Jahr 1986. Nach den Erhöhungen um 22 Pf/l zum 1. Juli 1991, um 16 Pf/l zum 1. Januar 1994 und um 6 Pf/l zum 1. April 1999 übersteigt die Mineralölsteuer seit letztem Jahr 1 DM/l. Seit 1985 (49 Pf/l) hat sie sich damit verdoppelt. Nach einer weiteren Erhöhung um 6 Pf/l zum 1. Januar 2000 sind von der Bundesregierung drei weitere jährliche Erhöhungen um je 6 Pf/l bis 2003 geplant.³³

Vor diesem Hintergrund wird oftmals das Argument des hohen Steueranteiles als Preistreiber vorgebracht. Danach folgt daraus, daß der

³² Vgl. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, „Zinserhöhung der EZB: Ein vergeblicher Schritt zur Stabilisierung des Euro“, *DIW Wochenbericht*, 67 (20), 18.5.2000, S. 299-305; Institut de deutschen Wirtschaft, „Euro: Warten auf den Stimmungsumschwung“, *iwd*, 26 (38), 21.9.2000, S. 4-5.

³³ Vgl. „Hintergrund: Die Mineralölsteuer“, 13.9.2000, <http://de.news.yahoo.com/000913/3/12d5f.html> (September 2000); Bundesministerium der Finan-

Staat in vielen europäischen Ländern und eben auch der Bundesrepublik beinahe zwei Drittel des Endpreises von Benzin bestimmt, daß er auch für die jüngsten Preiserhöhungen seit 1999 verantwortlich ist.³⁴ Dieser Punkt wird beispielsweise von den Mineralölkonzernen oder der OPEC vorgebracht, wenn sie Preiserhöhungen legitimieren wollen. In ähnlicher Weise begründen neben der Opposition auch verschiedene bundesdeutsche Interessenorganisationen, etwa der ADAC, der Bundesverband der Deutschen Industrie, der Zentralverband des Deutschen Handwerks oder der Deutsche Industrie- und Handelstag ihre Forderung nach einer Rücknahme der jüngsten Steuererhöhungen und einer Abschaffung der „Ökosteuer“.³⁵ Geht man davon aus, daß der Preis für Superbenzin zwischen Anfang 1999 und September 2000 von etwa DM 1,60 auf DM 2,10 gestiegen ist, hat die Mineralölsteuererhöhung 1999/2000 rein rechnerisch zu knapp einem Viertel dazu beigetragen. In allen OECD-Staaten, insbesondere in der Europäischen Union, sind die Steuern auf Mineralöl und Mineralölprodukte seit Anfang 1999 deutlich langsamer gestiegen als die Preise.³⁶

zen, „Ökologische Steuerreform: Tankstellen- und Ölpreise, Dollarkurs, Mineralölsteuer“, August 2000, <http://www.bundesfinanzministerium.de/> (September 2000).

³⁴ Vgl. Institut der deutschen Wirtschaft, „Benzinpreise: Kein Quell der Freude“, *idw*, 26 (38), 21.9.2000, S. 8.

³⁵ Vgl. „Offener Brief des Präsidenten des ADAC an den Bundeskanzler“, 13.9.2000, <http://www.adac.de/cgi-bin/adac.storefront/> (September 2000); „BDI-Präsident Henkel: Koalition muß sich an eigene Vereinbarungen halten – und Ökosteuer aussetzen!“, 7.9.2000, <http://www.bdi.de> (September 2000); „DIHT: Nächste Stufe der Ökosteuer aussetzen. Transportgewerbe mit dem Rücken zur Wand“, 13.9.2000, <http://www.diht.de/inhalt/informationen/news/meldungen/meldung/1737.html> (September 2000); „Ökosteuer jetzt abschaffen – KFZ-Steuer auf den Prüfstand“, 15.9.2000, http://www.zdh.de/ak_info/archiv/press_00/akt0037.htm (September 2000).

³⁶ Vgl. International Energy Agency, „Oil prices and taxes in the year 2000. An IEA statistical fact sheet“, 20.9.2000, <http://www.iea.org/pricetax.pdf> (September 2000), S. 4.

Die Sichtweise eines hohen Steueranteils als Hinweis auf einen hohen Preis ist zwar aus statischer Sicht nicht falsch, wie ein internationaler Vergleich zeigt, bei dem hohe Benzinpreise auch mit hohen Steueranteilen einhergehen. Bedenkt man jedoch, daß offenbar über drei Viertel der Preiserhöhungen auf andere Faktoren zurückgehen müssen und zieht die übliche Konstruktion der Mineralölbesteuerung in Betracht, ist dieser Zusammenhang jedoch nicht sonderlich aussagekräftig. Der Steueranteil bei Benzin betrug vor der Einführung der Ökosteuer bei einem Endpreis von DM 1,60 pro Liter beispielsweise 71 Prozent (92 Pf/l Mineralölsteuer plus 22 Pf/l Mehrwertsteuer). Aus ökonomischer Sicht ist vielmehr eine dynamische Perspektive bezüglich des Steueranteils sinnvoll: Bei einem Preis von DM 2,20 pro Liter Benzin umfaßt die Steuer in der Bundesrepublik gegenwärtig DM 1,04 an Mineralölsteuer und DM 0,30 an Mehrwertsteuer (16 Prozent). Der Steueranteil beträgt also insgesamt 61 Prozent und ist deutlich niedriger als zu Beginn des Jahres 1999. Die Mineralölsteuer wird nun jedoch nicht proportional erhoben, sondern als Fixbetrag pro Mengeneinheit, was zu dem Ergebnis führt, daß jede weitere Endpreiserhöhung den Steueranteil senkt. Bei einem hypothetischen Preis von DM 2,90 pro Liter verringert er sich ceteris paribus beispielsweise auf unter 50 Prozent (DM 1,04 Mineralölsteuer plus DM 0,40 Mehrwertsteuer). Geht man von einer Rücknahme der letzten Mineralölsteuererhöhung aus, so würde sich im gegebenen Szenario der Preis auf DM 2,14 bzw. DM 2,84 verringern, die Steueranteile jedoch lediglich auf 59 (98 + 29 Pf) bzw. 48 Prozent (98 + 39 Pf). Geringe Steueranteile können damit keinesfalls per se als zentrales Indiz für

niedrige Preise angesehen werden und müssen in der Argumentation sehr differenziert eingesetzt werden.

Die im Rahmen der „ökologischen Steuerreform“ gegenwärtig relevanten Erhöhungen der Mineralölsteuer betreffen auch Dieseltreibstoff und leichtes Heizöl. Die Dieselsteuer wurde zum 1.4.1999 von 62 Pf/l auf 68 Pf/l angehoben, und wird 2001 auf 74 Pf/l erhöht. Die Mineralölsteuer auf leichtes Heizöl beträgt gegenwärtig 12 Pf/l nach 8 Pf/l vor dem 1. April 1999.³⁷ Bei einem Endpreis von DM 1,04 pro Liter Heizöl (wie zu Beginn des Septembers dieses Jahres) macht der Steueranteil also etwa 25 Prozent (12 Pf Mineralöl- plus 14,3 Pf Mehrwertsteuer) aus. Ohne Erhöhung der Mineralölsteuer im Zuge der Ökosteuer würde er (bei einem Preis von 1,00 DM/l) 22 Prozent betragen.

Aus ökonomischer Sicht geht von dem hohen Steueranteil insbesondere auf Benzin nicht nur eine generell aus einzelwirtschaftlicher Perspektive eher negative Kostenerhöhung, sondern durchaus auch ein gesamtwirtschaftlich eher positiver Effekt aus. Auf der einen Seite wirkt sich eine, auch durch Steuererhöhungen verursachte Preiserhöhung bei Treibstoffen und Heizöl natürlich generell kostenerhöhend und nachfragedämpfend aus und kann so das Wirtschaftswachstum und damit den konjunkturellen Aufschwung beeinträchtigen. Auf der anderen Seite impliziert ein hoher Steueranteil gleichzeitig eine be-

³⁷ Vgl. Bundesministerium der Finanzen, „Datensammlung zur Steuerpolitik“, <http://www.bundesfinanzministerium.de/fachveroeff/Abtl/LA5/Datensammlung/ds9.htm> (September 2000)

deutende Dämpfung eines exogenen Preisschocks, wie er gegenwärtig in Form der rasanten Erhöhung des Weltmarktpreises für Rohöl zu beobachten ist.

Ein einfaches Rechenbeispiel soll den letztgenannten Punkt illustrieren. Gehen wir von Benzinpreisen in der Bundesrepublik und in den Vereinigten Staaten von DM 2,20 pro Liter bzw. US\$ 1,80 pro Gallone, d.h. 47 Cents pro Liter, aus und vernachlässigen wir für den Augenblick die Mehrwertsteuer sowie variierende Wechselkurse. Unter den gegebenen Umständen beläuft sich die deutsche Mineralölsteuer auf DM 1,04 und die US-amerikanische Bundes- und Staatensteuer auf etwa 10 Cents pro Liter.³⁸ Dies ergibt jeweils einen flexiblen Kostenanteil von DM 1,16 bzw. 37 Cents pro Liter Benzin, der letztlich den Veränderungen des Marktes ausgesetzt ist. Kommt es nun zu einer hypothetischen Verdoppelung des Rohölpreises, die zur Gänze an den Verbraucher weitergegeben wird, so verdoppelt sich vereinfacht der jeweils flexible Teil des Benzinpreises auf DM 2,32 bzw. 74 Cents. Zieht man jetzt die Steuer hinzu, die ja in der Konstruktion der Mineralölsteuer konstant bleibt, so ergeben sich nach dem Ölpreisschock Literpreise von DM 3,36 und 84 Cents. Während sich der deutsche Benzinpreis also bei der Verdoppelung des Ölpreises um 53 Prozent erhöht hat, ist der US-amerikanische um 79 Prozent gestiegen. Die analoge Rechnung bei proportional verringerten Ausgangspreisen

³⁸ Vgl. D. Mark Wilson/Angela Antonelli, „Overtaxed at the pump: What's behind high gas prices“, *The Heritage Foundation Backgrounder*, Nr. 1386, 19. Juli 2000, S. 6.

von DM 1,80 und 38 Cents erbringt Preissteigerungen von 42 bzw. 74 Prozent.

Natürlich müssen bei der realen Bewertung eines Ölpreisschocks zusätzliche verzerrende Elemente wie die Mehrwertsteuer oder ein verändertes Gewinnkalkül der Anbieter berücksichtigt gestellt werden; bereits die exemplarische Modellrechnung demonstriert jedoch, daß die Schockwirkung einer Ölkrise bei bereits hohen Steuerniveaus wesentlich schwächer ausfällt als bei niedrigen.³⁹ Hohe Steuern bieten also durchaus eine gewisse Vorkehrung gegen eine Wiederholung der Ölkrisen von 1973 und 1980 und werden auch in dieser Richtung wahrgenommen, nicht zuletzt von der OPEC.⁴⁰ Es liegt auch an der Pufferwirkung der Mineralölsteuer, daß der jüngste Preisschock bei Benzin weniger extrem ausgefallen ist als beim Heizöl.

Gleichwohl bleibt schließlich ein weiterer Punkt bei der Steuerfrage zu berücksichtigen, der auf die Anreize abzielt, die von hohen Treibstoffsteuern für die Preispolitik der Anbieter ausgehen. In dieser Hinsicht führt eine Teilimmunisierung der Volkswirtschaft gegen Ölpreisschocks durch hohe Steuern dazu, den Ölförderländern oder auch den Ölkonzernen vor Augen zu führen, wie preisunelastisch die Nachfrage nach Benzin und Heizöl tatsächlich ist⁴¹, d.h. wie hoch letztlich die

³⁹ Vgl. Mine K. Yucel, „Reducing U.S. vulnerability to oil supply shocks“, *Southern Economic Journal*, 61 (2), 1994, S. 302-310.

⁴⁰ Vgl. „Oil's taxing times“, *The Economist*, 16.-22. September 2000, <http://www.economist.com/editorial/freeforall/current/wb1712.html> (September 2000).

⁴¹ Vgl. Molly Epsy, „Watching the fuel gauge: An international model of automobile fuel economy“, *Energy Economics*, 18 (1-2), 1996, S. 93-106; Jonathan Haughton/Soumodip Sarkar, „Gasoline tax as a corrective tax: Estimates for the United States, 1970-1991“, *Energy Journal*, 17

finanzielle Belastungsfähigkeit der Kunden ist. Nachdem sehr hohe Steuern das klare Signal aussenden, daß die Verbraucher anscheinend aus welchen Gründen auch immer bereit sind, sehr hohe Preise zu bezahlen, wird den Produzenten klar gemacht, daß Preiserhöhungen von ihrer Seite nicht mit einem massiven Rückgang der Nachfrage beantwortet werden. Die Anbieter sehen sich also in der Lage, durch Preiserhöhungen höhere Gewinne zu realisieren und werden dies als gewinnmaximierende Unternehmer auch tun. Die gesamtwirtschaftliche Pufferwirkung der hohen Steuern erleichtert eine solche Strategie, da sie zu erwartende intertemporale Absatzeinbußen aufgrund konjunktureller oder struktureller ökonomischer Einbrüche wie während der beiden Ölkrisen verringert.

Geht man davon aus, daß der Benzinpreis nicht wirklich endlos steigen kann, d.h. daß selbst die relativ preisunelastische Nachfrage nach Treibstoff ab einem bestimmten Preisniveau deutlich einbricht, beispielsweise aufgrund der realwirtschaftlichen Konsequenzen einer hohen Zahl von Insolvenzen von Transportunternehmen, ergibt sich ein weiteres Anreizproblem. Wenn diese hypothetische „Schmerzgrenze“ des Benzinpreises erreicht wird, bei der ja das Gewinnmaximum eines monopolistischen Anbieters liegt, und ein großer Teil des Benzinpreises auf Steuern zurückgeht, ist dies gleichbedeutend mit einer Beschneidung der Gewinnmöglichkeiten der Ölproduzenten. In einem solchen Fall führen hohe Mineralölsteuern also zu einer tendenziellen

(2), 1996, S. 103-126; Hilke A. Kayser, „Gasoline demand and car choice: Estimating gasoline demand using household information“, *Energy Economics*, 22 (3), 2000, S. 331-348..

„Enteignung“ der Produzenten, d.h. zu einer Verringerung ihrer Erlöse und Gewinne. Nachdem die „Schmerzgrenze“ des Treibstoffpreises in Europa und Deutschland angesichts der massiven politischen Proteste allmählich erreicht scheint, kann man die gegenwärtige Hochpreisphase auf den Ölmärkten auch als Verteilungskampf zwischen den erdöl-exportierenden Staaten und den europäischen Regierungen interpretieren, bei dem es letztlich um eine ökonomische Machtfrage geht.⁴² Indem sich beispielsweise die OPEC zum Sprachrohr der Forderung nach einer Senkung der Mineralöl- und Ökosteuern macht, will sie sich zukünftige Preis- und damit Gewinnspielräume sichern, ganz abgesehen davon, daß hohe Treibstoffpreise natürlich den ökonomischen Anreiz erhöhen, alternative, nichtmineralische Energieträger zu entwickeln und zu nutzen.

Die gegenwärtige Diskussion muß entsprechend nicht unbedingt zu dem Schluß führen, mit einer Steuersenkung könne dieser Anreiz zur Preiserhöhung auf Produzentenseite verringert werden. Gerade das Gegenteil scheint der Fall zu sein, wenn man bedenkt, daß Steuererleichterungen in Hochpreisphasen, wie sie gegenwärtig gefordert werden, einen Teil der nachfragewirksamen Kosten zu Lasten des Staates auffangen und etwaigen Druck auf die Produzenten abschwächen. Zugespitzt formuliert sind Steuererleichterungen, in denen hohe Treibstoffpreise nur zum geringeren Teil durch die Steuern selbst verursacht werden, aus wettbewerbspolitischer Sicht eine Art mittelfristiger

⁴² Vgl. Friedemann Müller, „OPEC, Energiepreis und Klimapolitik“, Stiftung Wissenschaft und Politik SWP – aktuell, Nr. 64, September 2000; „OPEC-Gipfel geht auf Konfrontations-Kurs zu Verbraucherländern“, 28.9.2000, <http://de.news.yahoo.com/> (September 2000).

Subventionierung der Hochpreispolitik der Anbieter. Hiervon geht jedoch keinerlei Anreiz zur unternehmerischen Preissenkung auf dem Öl- und Treibstoffmarkt aus, eher im Gegenteil. In diesem Sinn sind verteilungspolitische Maßnahmen zum Ausgleich sozialer und sektoraler Härten durch die hohen Mineralölpreise möglicherweise einer generellen Senkung der Mineralölsteuer vorzuziehen, auch wenn letztere natürlich aus wahltaktischen Gründen immer besonders attraktiv ist.⁴³

9. Zusammenfassung

Aus der Synopse der hier angeführten ökonomischen Aspekte der gegenwärtigen Diskussion um die hohen Treibstoff- und Heizölpreise lassen sich thesenartig folgende zentrale Punkte herauskristallisieren:

- a) Die Preisentwicklung, die im September 2000 einen Höhepunkt erreicht hat, hält bereits seit Anfang 1999 an. Besonders gravierend wird sie dadurch, daß 1998 eine ausgesprochene Niedrigpreisphase war, in der insbesondere der Rohölpreis massiv gesunken ist.
- b) Die Erhöhung der Rohölpreise auf dem Weltmarkt ist auf das Zusammenspiel kartellpolitischer Angebotsverknappung der OPEC, die konjunkturell bedingte wachsende Nachfrage in den Industrie-

⁴³ Vgl. Uwe Hochmuth/Rudi Kurz, „Verteilungswirkungen von Umweltsteuern: Konzeptionelle Überlegungen und einige empirische Ergebnisse“, *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*.

und Schwellenländern sowie die hohe Marktvolatilität verursacht worden. Zu letzterer tragen nicht zuletzt die zunehmend spekulative Struktur der Ölmärkte, die mangelnde Flexibilität der besonders ölabhängigen Wirtschaftssektoren sowie die veränderte Unternehmensstrategie der Mineralölkonzerne bei. Politische Unwägbarkeiten, wie etwa das internationale Verhalten des Irak spielen ebenfalls eine Rolle.

- c) Für die Mitgliedsstaaten der Europäischen Währungsunion ergibt sich ein zusätzlicher Teuerungseffekt durch den relativen Wertverlust des Euro gegenüber den US\$ seit seiner Einführung zu Beginn des Jahres 1999. Dieser Effekt ist jedoch im Vergleich zur Preiserhöhung auf dem Rohölmarkt verhältnismäßig gering. Er dürfte zudem eher temporärer Natur sein und hängt stark von der konjunkturellen und strukturpolitischen Entwicklung in Europa und den USA ab.
- d) OPEC, Energiekonzerne und Interessengruppen machen insbesondere die hohe Besteuerung für die Preiserhöhungen verantwortlich. Tatsächlich erklären Steuererhöhungen rechnerisch lediglich etwa ein Viertel der Verteuerung von Benzin seit 1999. Das prinzipiell durchaus richtige Argument des hohen Steueranteils ist sehr differenziert zu sehen, nachdem aufgrund der Konstruktion der Mineralölsteuer Preiserhöhungen wie die gegenwärtigen mit einem Ab-

213 (6), 1994, S. 699-718; Rajeev K. Goel/Michael A. Nelson, „The political economy of motor-fuel taxation“, *Energy Journal*, 20 (1), 1999, S. 43-59.

sinken des Steueranteils am Gesamtpreis verbunden sind. Hohe Preise, für die hohe Steuern verantwortlich gemacht werden können, entsprechen zudem durchaus dem Gewinnkalkül der erdölexportierenden und mineralölvertreibenden Staaten und Unternehmen, selbst wenn das unmittelbare Tankstellengeschäft aufgrund des (skeptisch zu beurteilenden) oligopolistischen Wettbewerbs nicht kostendeckend ist.

- e) Aus ökonomischer Sicht belastet eine hohe Besteuerung von Mineralölprodukten zwar tendenziell die Wirtschaft, sie stellt jedoch ungeachtet etwaiger Steuerungseffekte bezüglich der Energieverwendung auch einen konjunkturellen Puffer dar, der die Gesamtwirtschaft (nicht ausgewählte Sektoren) weniger anfällig für Ölpreisschocks macht. Ursache hierfür ist die vergleichsweise moderate relative Preiserhöhung, die von einem Anstieg des geringeren variablen Anteils des Treibstoffpreises ausgeht.
- f) Die hohe Besteuerung von Mineralölprodukten beschneidet tendenziell die Preiserhöhungs- und Gewinnmöglichkeiten von Ölproduzenten und -vertreibern. Entsprechend stellt die gegenwärtige Auseinandersetzung um die Treibstoff- und Heizölpreise in gewissem Sinn auch einen Machtkampf zwischen den Staaten und Regierungen auf der einen und der OPEC und der Mineralölindustrie auf der anderen Seite dar. Eine etwaige Steuerreduzierung kann daher durchaus als Stützung der Marktmacht der letzteren interpretiert werden.

10. Folgerungen

Aus diesen Punkten ergibt sich zum einen, daß zwar Steuer- und Währungspolitik durchaus zu der Hochpreisphase bei Benzin und Heizöl beigetragen haben, jedoch keineswegs als Hauptverursacher anzusehen sind. Die zentrale Problematik liegt in den bestehenden Marktstrukturen des internationalen Ölgeschäftes und betrifft die Marktmacht der Angebotsseite (OPEC-Kartell), die mangelnde Reaktionsfähigkeit der Nachfrageseite (konjunkturelle Nachfragesteigerung, sektorale Konzentration der Ölabhängigkeit und Unternehmensstrategie der Mineralölkonzerne) sowie die spekulative Volatilität der Märkte. Vor diesem Hintergrund scheinen die innenpolitischen und nationalstaatlichen Möglichkeiten einer Preisdämpfung, die nicht auf eine zusätzliche Stärkung dieser problematischen Strukturen hinauslaufen, gering zu sein. In diesem Sinne bietet die Benzinpreiskrise des Spätsommers 2000 auf den ersten Blick ein Musterbeispiel für die Unterhöhlung nationalstaatlicher Souveränität im Zeichen der Globalisierung.

Bei näherer Betrachtung ist jedoch auffällig, daß es sich bei den politökonomischen Strukturen, die hier zum Tragen kommen, keineswegs um neuartige Wirkungen eines grenzenlosen Weltmarktes handelt. Die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des OPEC-Kartells weist vielmehr darauf hin, daß die Verknappung des Angebotes an

Rohöl, die die zentrale Ursache für den Treibstoffanstieg bildet, letztlich auf die gleiche Disziplin einer internationalen Organisation zurückgeht wie in den Fällen der Ölkrisen der siebziger und achtziger Jahre. Daß die Auswirkungen auf die Industrieländer weniger gravierend sind als vor zwanzig oder dreißig Jahren, liegt nicht zuletzt an den strukturellen Konsequenzen, die aus den vorangegangenen Krisen gezogen wurden. Ergänzend ist auch noch darauf hinzuweisen, daß zumindest zentrale Akteure des OPEC-Kartells wie Saudi-Arabien und Kuwait, trotz ihrer Bemühungen um einen hohen Erlös aus ihren Ölexporten mittlerweile verstanden haben, daß es nicht in ihrem Interesse kann sein, den Preis so hoch zu treiben, daß mit der Konjunktur der Industrieländer auch ihre zentrale Einnahmequelle einbricht. Entsprechend wird der ökonomische Druck der spezifischen internationalen Strukturen auf dem Erdölmarkt nicht nur durch die geringere Abhängigkeit der Industrieländer vom Erdöl, sondern auch durch eine gewisse Einsicht in die internationale Interdependenz von Liefer- und Empfängerstaaten abgemildert.

Gleichwohl zeigt die Preisexplosion bei Benzin und Heizöl im Sommer 2000 deutlich, daß im Bereich der internationalen politischen Ökonomie noch immer wesentliche Defizite bei der Herausbildung übergreifender internationaler Regimes bestehen. Der letztliche Rückgriff auf Strukturen der achtziger und neunziger Jahre belegt, daß weder die allgemeine Zunahme transnationaler wirtschaftlicher Verflechtungen und Interdependenzen noch die Bemühungen um eine „global governance“ bislang tatsächlich grundlegende wirtschaftliche

Interessen- und Verteilungsgegensätze im internationalen Bereich kooperativ zu lösen geholfen haben. Es ist offenbar nicht gelungen, einen ganz wesentlichen Teil der globalen Rohstoff- und Energiemärkte in eine disziplinierende Struktur einzubinden wie dies für andere Märkte etwa im Rahmen der WTO geschehen ist. Die Interessenpolitik der OPEC-Staaten und die Rolle der Mineralölkonzerne führen dem Beobachter vor Augen, daß das globalisierte internationale System in erster Linie komplexer, nicht jedoch grundsätzlich kooperativer geworden ist. Dies widerspricht sowohl idealistischen wie liberal geprägten Ansätzen der Internationalen Politik und bestätigt in gewissem Sinn die neorealistische Vermutung, daß wachsende Interdependenz zwar Interessenidentifikation und -vertretung der Nationalstaaten im internationalen Bereich erschwert, trotz neuer Kommunikations- und Konfliktformen jedoch keinen fundamentalen Wechsel ihrer Grundbedeutung als zentrale Referenzeinheiten der Politik bedeutet: Das Ringen um den Benzinpreis demonstriert deutlich, daß die Auseinandersetzung zwischen Nationalstaat und transnationalen, nicht-staatlichen Akteuren um die Dominanz im internationalen System noch keineswegs zugunsten der letzteren entschieden ist.

Daran ändert auch nichts, daß kurzfristig im Mittelpunkt nationalstaatlicher Aktivität kaum mehr als die soziale Abfederung der Konsequenzen hoher Treibstoffpreise stehen kann. Eine Senkung der Mineralölsteuer, etwa durch eine Abschaffung der bundesdeutschen Ökosteuer, würde zwar kurzfristig Entlastung bringen, jedoch das grundsätzliche Problem nicht lösen, welches eines der weltwirtschaft-

lichen und damit weltpolitischen Strukturen ist. Allein die Tatsache, daß die europäischen Regierungen zum größten Teil in der Lage gewesen sind, dem Druck der Mineralölmärkte und der sie bestimmenden Akteure zu widerstehen, zeigt, daß ihre Rolle im Vergleich zu den siebziger und achtziger Jahren eher stärker als schwächer geworden ist. Die Reduktion der Verwundbarkeit („vulnerability“) der europäischen Volkswirtschaften gegenüber Ölpreisschocks zugunsten einer ebenfalls schmerzhaften, jedoch keineswegs existentiellen Sensibilität („sensitivity“) im Sinne der Interdependenz-Definition von Keohane/Nye zeigen deutlich, daß auch vor dem Hintergrund zunehmend enger ökonomischer Vernetzungen im internationalen System noch immer ausreichend Freiräume für die Nationalstaaten bestehen, auch eher asymmetrische Interdependenzen zu ihren Gunsten zu verändern. Selbst wenn die unmittelbaren Beeinflussungsmöglichkeiten der Erdöl- und Treibstoffpreise durch die Regierungen der Importländer beschränkt sind, verdeutlicht die Entwicklung seit den beiden Ölkrisen, daß Staaten den Marktkräften bzw. den Interessen marktbeherrschender Akteure keineswegs hilflos ausgeliefert sind, wie dies in Debatten um die Globalisierung oftmals impliziert wird.

Mittel- bis langfristig ist eine Vermeidung einer erneuten Ölpreiskrise wie im Sommer 2000 durch Maßnahmen möglich, die weiter zu einer Abkoppelung der Energieversorgung vom Mineralöl führen. Dies kann durch entsprechende positive wie negative, marktkonforme Anreize im Bereich der Energie- und Technologiepolitik (z.B. Besteuerung, Investitions- und Forschungsförderung) unterstützt werden. Be-

sonderes Augenmerk muß dabei vor allem dem Verkehrssektor (Güter- und Personentransport) und den Haushalten (Ölheizung) gelten. Letztlich geht es also um eine Weiterführung und Intensivierung des bereits bisher verfolgten Weges der Energie- und Wirtschaftspolitik, um mit Hilfe langfristig ausgerichteter Steuerungsmaßnahmen wenn nicht die Existenz, so doch die potentiell negativen Auswirkungen und damit die Bedeutung etablierter Strukturen der internationalen politischen Ökonomie zu reduzieren.

ORDO INTER NATIONES

Bisher erschienen:

- 1/1997: Jürgen Schwarz: Deutschland im Strukturwandel Europas
- 2/1997: Jürgen Schwarz: Strukturen des europäischen Sicherheitssystems - 50 Jahre nach Potsdam
- 3/1997: Ralph Rotte: Diversionary Foreign Policy, Domestic Affairs, and the Maastricht Treaty
- 4/1997: Andreas Fahrner / Jürgen Schwarz / Hanns-Frank Sella / Jan Wiktor Tkaczynski / Ulrich Vogel: Die Integration Polens in die Nordatlantische Allianz
- 5/1998: Franz Walter: Zur Lage der russischen Streitkräfte und zur eingeleiteten Militärreform
- 6/1998: Stephan Maninger: Ethnische Konflikte entlang der Entwicklungsperipherie
- 7/1999: Hanns-Frank Sella: Die neue Dynamik in den welt-politischen Strukturen und Prozessen an der Schwelle zum 21. Jahrhundert
- 8/1999: Ralph Rotte: Immigration Control in United Germany: Toward a Broader Scope of National Policies
- 9/1999: Stephan Maninger: Kosovo - Eine Frage der Lehre
- 10/2000: Ralph Rotte: Der Liberale und Demokratische Frieden als "neues Paradigma" der Internationalen Politik? Ein kritischer Überblick
- 11/2000: Guido Rossmann/Jan Wiktor Tkaczynski: Die Fonds der Europäischen Union als wirtschaftspolitische Instrumente bei der Erweiterung der Gemeinschaft
- 12/2000: Hanns-Frank Sella: Die Globalisierung und der moderne souveräne Staat im internat. System des 21. Jahrhunderts. Zwischen Global Governance und kooperativer Universalität
- 13/2000: Jürgen Schwarz: Grundzüge und aktuelle Entwicklungen der US-Außenpolitik
- 14/2000: Andreas Wilhelm: Kontinuität oder Wandel - ein neues Grand Design der US-Außenpolitik

Am Institut für Internationale Politik zuletzt erschienen:

BEITRÄGE ZUR INTERNATIONALEN POLITIK

- Nr. 21: Sascha Zarte: Der asiatisch-pazifische Raum in der Perzeption amerikanischer Außenpolitik, München 1999
- Nr. 22: Steffen Meder: China im 21. Jahrhundert - Regional- oder Weltmacht?, München 2000
- Nr. 23: Francisco Aguilera Iborra: Gibraltar - Optionen unter Berücksichtigung der internationalen Politik und des völkerrechtlichen Rahmens, München 2000

TEXTE ZUM Studium DER INTERNATIONALEN BEZIEHUNGEN

- Nr. 12: Heinrich Schnell: Kaliningrad. Die Entwicklungschancen der russischen Exklave, München 1998
- Nr. 13: Ralph Rotte: The Democratic Peace and International Use of Force: Doubts about the 'Monadic Hypothesis', München 1999

DOKUMENTE und Arbeitsmaterialien zur Internationalen Politik

- Nr. 1: Jürgen Schwarz / Hanns-Frank Sellar:
Die Integration Europas (EU, WEU, KSZE), München 1995
- Nr. 2: Jürgen Schwarz/Hanns-Frank Sellar:
Politisches System und Außenpolitik der USA, München 1994,
4. Auflage 2000

STUDIEN ZUR INTERNATIONALEN POLITIK im Peter Lang Verlag

- Band 1: Jürgen Schwarz / Jan Wiktor Tkaczynski / Ulrich Vogel: Polen und die neue NATO. Modalitäten der Integration, Frankfurt/M. 1997
- Band 2: Andreas Ralf Fahrner: Die Rolle der russischen Streitkräfte im politischen System der Russischen Föderation, Frankfurt/M. 1999
- Band 3: Christoph Ulrich Vogel: Stabilitätstransfer durch die NATO am Beispiel Polens. Souveräner Staat und internationale Organisation als Akteure und Sicherheitsproduzenten im internationalen System, Frankfurt/M. 1999